

Høringsmatrise

Forskrift om lasteskip som skal føre industrielt personell

Nr.: Fortløpende nummerering som starter på 1.

Dok. nr.: 2023/95268

§ i høringsbrev: Paragraf omtalt i høringsbrevet.

t.o.: Til orientering, dvs. merknaden er notert uten videre oppfølging fra Sjøfartsdirektoratets side.

Tas ikke til følge: Mulig konklusjon etter en vurdering av merknader til forskriftsforslaget.

Nr.	Dok. nr.	§ i høringsbrev	Høringsinstans	Merknader (utdrag)	Direktoratets vurdering
1	2024/25069-2	Generelt	Det norske maskinistforbund (DNMF)	Forslaget er svært forskjellig fra originalutgaven	t.o. Forslaget ligger så nært som mulig opp til SOLAS kapittel XV og IP-koden. De internasjonale reglene gjelder som forskrift, jf. § 3. For skip med bruttotonnasje 500 eller mer, er det kun gitt noen få utfyllende krav. For skip med bruttotonnasje under 500 har det vært nødvendig å gjøre noen flere tilpasninger, samtidig som at målet har vært færrest mulig avvik fra det internasjonale regelverket.
				DNMF minner om at arbeidsmiljøloven krever at regelverk er leselig og klart forståelig.	t.o. Sjøfartsdirektoratet har som mål å ha et brukervennlig regelverk. Det har vi prøvd å oppnå også under arbeidet med denne forskriften. Vi mener at i dette tilfellet er den beste

					<p>løsningsen å henvise til internasjonalt regelverk. Færrest mulig avvik fra dette bidrar også til bedre brukervennlighet. Vi har videre lagt vekt på å gi sentrale begreper et innhold tidlig i teksten, og etter beste evne konkretisere kravene der konvensjonen og koden kan fremstå som uklare.</p>
		§ 2 Industrielt personell		<p>DNMF ber om at det settes inn en definisjon av IP, lik den engelske utgaven.</p> <p><i>1.2 Functional requirements</i> <i>In order to achieve the goal set out in paragraph 1.1 above, the following functional requirements are embodied in the regulations in part III:</i> <i>Means shall be provided to ensure that industrial personnel:</i></p> <p><i>.1 are medically fit;</i> <i>.2 are able to communicate with the ship's crew;</i> <i>.3 have received appropriate safety training;</i> <i>.4 have received onboard ship-specific safety familiarization; and</i> <i>.5 have received onboard familiarization with the ship's transfer arrangements and equipment.</i></p>	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>Teksten som DNMF viser til her gjelder allerede som forskrift gjennom henvisningen i § 3.</p> <p>Paragraf 2 om industrielt personell inneholder enkelte beskrivelser som også følger av SOLAS kapittel XV. Det er imidlertid ikke meningen å avvike fra konvensjonen eller koden. Formålet er kun økt brukervennlighet, ved at leseren av forskriften får informasjon om hvilken kategori personer «industrielt personell» er, tidlig i forskriften, og uten å måtte slå opp i selve konvensjonsteksten. Det er imidlertid ikke ønskelig med flere gjentakelser av konvensjonen eller koden enn nødvendig.</p>
				<p>DNMF ber om at følgende krav tas inn i § 2:</p> <p>1. Industrielt personell er underlagt skipets ISM.</p>	<p>Tas ikke til følge.</p> <p><u>Til 1.</u> ISM reguleres ikke i SOLAS kapittel XV/IP-koden, men i SOLAS kapittel IX. ISM-koden er gjennomført i norsk rett i <i>forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger</i>, som gjelder lasteskip med bruttotonnasje 500 eller meir. For lasteskip under denne størrelsen gjelder <i>forskrift</i></p>

				<p>2. Rederiet skal sørge for at skipsføreren mottar dokumentasjon på at industrielt personell er fysisk og medisinsk skikket i samsvar med STCW-koden A-I/9 slik standarden gjelder for maskinoffiserer, eller en annen likeverdig standard.</p> <p>3. Er i stand til å kommunisere med skipets mannskap på det arbeids språk som er vedtatt</p> <p>4. Har godkjent sikkerhets kurs iht. STCW konvensjonens regel VI, avsnitt A-VI/1 og tabeller A-VI/1-1, 1-2 og 1-3, eller akseptert likeverdig opplæring</p> <p>5. Opplært og forstått skipets sikkerhet og beredskaps instruksjer og rutiner</p> <p>6. Opplært og forstått skipets transfer arrangementer og utsyr</p>	<p><i>om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. Sikker drift inkluderer sikkerhet for industrielt personell.</i></p> <p><u>Til 2.</u> Vi har konkludert med at den ikke bør flyttes fra § 5 til § 2. Kravet utfyller IP-koden del III regel 1 punkt 1.1. Derfor mener vi at den mest naturlige rekkefølgen er at § 3, som viser til konvensjonen og koden, kommer først, og at regler som utfyller disse, slik som § 5, kommer etterpå.</p> <p>Videre, selv om § 5 sier noe om industrielt personell, har den en annen karakter enn bestemmelsene i § 2, som definerer og avgrenser gruppen «industrielt personell» i tilknytning til virkeområdet etter § 1.</p> <p><u>Til 3.</u> Ivaretatt i IP-koden del III regel 1.2</p> <p><u>Til 4, 5 og 6.</u> Industrielt personell skal ha opplæring og familiarisering som angitt i IP-koden del III regel 1 punktene 1.3 til 1.6. Sjøfartsdirektoratet har valgt å gjennomføre bestemmelsene i IP-koden når det gjelder krav om opplæring for industrielt personell, uten å konkretisere dette nærmere i forskriften. IP-koden del III regel 1 åpner for flere alternative opplæringsstandarder.</p>
				DNMF ber om at beskrivelsen av «skipets besetning» slettes	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>Beskrivelsen av skipets besetning er nødvendig for å skille besetningen fra de gruppene som skal telle med ved fastsetting</p>

					<p>av antall industrielt personell. Beskrivelsen er hentet frå SPS-kodens definisjon av «crew».</p> <p>SOLAS kapittel XV regel 2.3 viser til at spesialpersonell (SP) og passasjerer skal telles med i antall industrielt personell. I forskriften skiller vi ikke mellom passasjerer og SPS i denne sammenhengen, da begge grupper skal telles med.</p> <p>Merk imidlertid at SP og passasjerer fortsatt er SP og passasjerer for andre formål. <u>Det er fortsatt generelt krav om passasjersertifikat ved føring av fleire enn 12 passasjerer</u>, selv om disse passasjerene skal telle med når antall IP fastsettes, med tanke på å oppfylle SOLAS kapittel XV og IP-koden.</p>
				DNMF ber videre om at vi sletter bestemmelsen om at industrielt personell ikke skal regnes som passasjerer.	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>Dette følger av SOLAS kapittel XV regel 2.2: <i>For the purpose of this chapter, industrial personnel shall not be treated or considered as passengers.</i></p>
		§ 5 Helsekrav		DNMF ber om at denne paragrafen flyttes til § 2	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>Viser til vurdering av merknad til § 2 over.</p>
		§ 13 Sertifikater		DNMF mener at informasjon om nasjonale betingelser fra havnestater på ruten blant annet må inkludere brann, stabilitet og evakuering.	<p>t.o.</p> <p>Flaggstaten kan ikke bestemme hvilke betingelser en havnestat skal stille, men dersom havnestatens betingelser ikke inkluderer disse områdene, gjelder fortsatt flaggstatens krav.</p>

		§ 15 Redningsdrakter		DNMF stiller spørsmål om det ikke skal stilles krav om redningsdrakter til IP, slik som for besetningsmedlemmer.	<p>t.o.</p> <p>§ 15 gjelder for hurtiggående lasteskip med bruttotonnasje under 500. Etter HSC-koden 8.3.7 og 8.3.8 er det kun krav om redningsdrakt til personer som skal bemanne MOB-båten og personer som i mønstringslisten er tillagt oppgaver med å hjelpe passasjerer om bord i redningsfarkoster ved evakuering av skipet. Kravet i § 15 om redningsdrakter til alle besetningsmedlemmer er derfor strengere enn kravet i HSC-koden.</p> <p>HSC-kodens krav for konstruksjon og utstyr må leses i sammenheng med at koden samtidig setter strenge operasjonelle begrensninger for disse skipene.</p>
		§ 20 Tillatelse til å føre industrielt personell		DNMF mener at både de maritime og landbaserte fagforeningene bør ha innsyn- og uttalellesrett.	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>Vi anser det ikke som hensiktsmessig på dette tidspunktet å se nærmere på om de nevnte fagforeningene bør ha en særskilt «innsyn- og uttalellesrett», utover det som generelt følger av offentleglova og det offentliges utredningsplikt etter forvaltningsloven.</p> <p>Direktoratet forventer svært få søknader etter § 20, og § 23 er kun uttrykk for den generelle dispensasjonsadgangen som de fleste av Sjøfartsdirektoratets forskrifter har.</p> <p>Til forskjell fra de generelle dispensasjonsbestemmelsene i mange andre forskrifter, har man imidlertid her formalisert og presisert prosessen for å vise at en nyskapende løsning er sikkerhetsmessig forsvarlig, men dette mener vi i så fall vil kunne bidra ytterligere til å sikre at den nyskapende løsningen er god nok.</p>

2	2024/25069-3	Generelt	Jan-Fredrik Paulsen, Naval Architect	<p>Innsender lurer på om et lasteskip for eksempel kan føre seks industrielt personell i tillegg til 12 passasjerer.</p> <p>Det vises til at industrielt personell ikke skal regnes som passasjerer, og at dersom skipet skal føre andre personer enn skipets besetning i tillegg til industrielt personell, skal disse regnes med når antall industrielt personell skal fastsettes, jf. § 2.</p>	<p>t.o.</p> <p>Først er det viktig å merke seg at lasteskip generelt kan føre inntil 12 passasjerer uten at kravene for passasjerskip blir gjeldende. Den nye forskriften endrer ikke på det.</p> <p>Vi viser for øvrig til kommentarene til § 2 fjerde og femte ledd.</p>
3	2024/25069-4	Generelt	Sjøforsvaret	Sjøforsvaret fører ikke industrielt personell og berøres ikke av forskriften	t.o.
4	2024/25069-5	§ 1 Virkeområde	Havindustritilsynet	Mener at presiseringen av «føring» til å omfatte både transport og innkvartering er hensiktsmessig og god.	t.o.
		§ 2 Industrielt personell		Synes definisjonen av «industrielt personell» er god, og gjenspeiler nåværende og kommende aktivitet på norsk sokkel hvor denne type fartøy ønskes benyttet.	t.o.
		§ 16 MOB-båt (hurtiggående lasteskip under 30 m)		«Ettersom de nye reglene skal ta særskilt hensyn til de særskilte risikofaktorer knyttet til personelloverføring savner vi en vurdering av om risikoen for at personer havner i sjøen er større her enn for andre lasteskip under 30 m. Dersom gangbroen får en plutselig uventet frakobling som gjør at personell havner i sjø, og dette skyldes vær og bølgeførhold, vil også den som har havnet i sjøen lettere kunne drive av gårde, noe som mulig kan	<p>t.o.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet er enig i at det i en slik situasjon er helt nødvendig å ha mulighet til å hente vedkommende opp fra sjøen.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet viser til at unntaket og betingelsene tilsvarer det som også gjelder for lasteskip på denne størrelsen</p>

				gjøre bruk av MOB båt nødvendig for å nå og hente opp vedkommende.»	<p>etter forskrift om redningsredskaper på skip¹. Lasteskip under 30 meter har ikke krav til MOB-båt gitt at krav i § 9 i forskrift om redningsredskaper på skip er oppfylt.</p> <p>Vi presiserer at det følger av forskriften § 9 at det skal gjøres en risikovurdering der det ikke er krav om MOB-båt.</p> <p>Videre pekes det på at det i praksis ofte er utfordrende å innpasse MOB-båt på slike mindre fartøyer.</p> <p>MOB-båt kan kun utelates dersom skipet har om bord en innretning som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet. Hvis fribordet er over én meter, skal i tillegg en løfteinnretning være tilgjengelig. Det er videre en betingelse at fartøyet har så gode manøvreringsegenskaper at det, under alle påregnelige værforhold, er mulig å gå nært inntil personen i vannet, selv om vedkommende driver bort.</p> <p>Et av hovedformålene med nytt kapittel XV i SOLAS er å gjøre risikoen ved overføring av personell så lav som mulig. Kravene for overføringsarrangement og hvordan overføring skal skje er derfor sentrale i IP-koden. Det vises til IP-koden del II punkt 2 Safe transfer of personnel og del III regel 2 Safe transfer. Disse kravene må også være oppfylt på skip med lengde under 30 meter.</p>
5	2024/25069-6	Generelt	Forsvarsdepartementet	Forsvarsdepartementet har ingen merknader, men har videresendt høringsnotatet til sine underliggende etater. Ønsker at fremtidige høringer	t.o.

¹ Merk at etter forskrift om redningsredskaper på skip er lengde (L) avgjørende, jf. § 6, mens denne forskriften bruker «lengde (L_n)», det vil si lengden slik som definert i HSC-koden 1.4.33.

				sendes direkte til disse etatene, med kopi til departementet.	
6	2024/25069-7	Generelt	Norsk sjøoffisersforbund	Norsk sjøoffisersforbund er positive til forslaget om at regelverket også skal gjelde skip som ikke er omfattet av SOLAS. Forbundet tror det vil gjøre det enklere for næringen å forholde seg til regelverket, og at det vil bedre sikkerheten også på mindre fartøy.	t.o.
7	2024/25069-8	Generelt	Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknader	t.o.
8	2024/25069-9	Generelt	Kystverket	Ingen merknader	t.o.

Mottatt etter høringsfristens utløp:

Saksnr. 2024/25069-10 fra Norgesrederiforbund. Har deltatt i utviklingen av IP-koden i IMO. Støtter innføring ved inkorporasjon. Ingen kommentarer utover det, da koden allerede er vedtatt og gjort bindende i SOLAS.